



NS

Corporate Legal

Laan van Puntenburg 100
Postbus 2812
3500 GV Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2812, 3500 GV Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
OPEN INTERNETCONSULTATIE

Datum 30 oktober 2018
Ons kenmerk 11349/AHA
Onderwerp Internetconsultatie lagere regelgeving vierde
spoorwegpakket

Telefoon 06 - 55 74 39 00
Telefax 030 - 235 77 00
E-mail adriaan.hagdorn@ns.nl

Geachte dames en heren,

Graag maakt NS hierbij gebruik van de gelegenheid om te reageren op de voorgestelde lagere regelgeving implementatie vierde spoorwegpakket.

Wij stellen het daarbij op prijs dat de consultatietermijn met twee weken is verlengd.

Procedureel

Graag vernemen wij of deze gewijzigde en nieuwe conceptregelgeving al is of nog zal worden aangemeld bij het Spoorwegbureau van de EU als nationaal technisch voorschrift, zoals voorgeschreven in artikel 25 en 26 Verordening (EU) 2016/796.

Wij stellen voor om in de toelichting op deze regelgeving op deze aanmeldplicht in te gaan.

Besluit personenvervoer 2000

In de toelichting op overgangsartikel 39 (de verplichting om informatie aan te leveren) wordt niet genoemd dat informatieverstrekking moet plaatsvinden “*met waarborging van de rechtmatige bescherming van vertrouwelijke bedrijfsinformatie.*” In artikel 4, achtste lid, van de PSO-verordening is dit uitgangspunt vastgelegd, zowel voor levering aan de concessieverlener als voor de daaropvolgende openbaarmaking van informatie door de concessieverlener. Ter verduidelijking c.q. ter voorkoming van misverstanden stellen wij voor dit relevante uitgangspunt in de toelichting bij onderdeel C, tweede alinea, op te nemen.

Ministeriële Regeling interoperabiliteit en veiligheid spoorwegen

Artikel 4. Reserve-onderdelen

NS vraagt zich af wat in dit verband (voorheen was dat artikel 39 tweede lid Spoorwegwet) precies moet worden verstaan onder ‘reserve-onderdelen voor reeds in dienst gestelde



subsystemen'? Zijn dat uitsluitend de onderdelen die in een onderhoudsbedrijf 'op de plank liggen'? Of kunnen dat ook onderdelen zijn die nog moeten worden ingekocht bij derden? Moeten die onderdelen reeds in het technisch dossier beschreven zijn?

Taalkundig dient in dit samengestelde woord een verbindingsstreepje te worden toegevoegd tussen *reserve* en *onderdelen* omdat het eerste deel met klinker eindigt en het tweede deel met een klinker begint. Dus: reserve-onderdelen.

Artikel 9. Eisen aan te melden instantie

In het tweede lid van dit artikel staat aan het einde ... , *op voorwaarde dat dit certificaat deze eisen omvat*. Aangezien dit tweede lid bepaalt dat moet worden voldaan aan de eisen als bedoeld in het eerste lid, lijkt ons de gecursiveerde toevoeging overbodig.

Is met de Raad voor Accreditatie en de spoorwegbranche overleg gepleegd over de (on?)haalbaarheid van de datum van 1 juli 2020 waarop over het accreditatiecertificaat moet worden beschikt?

Artikel 30. Eisen veiligheidsbeheersysteem in geval van vrijstelling

Het voorgestelde artikel 30, eerste lid aanhef, onder d luidt:

d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het voortdurend verbeteren van het veiligheidsniveau met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;

Het voorgestelde artikel 30, derde lid aanhef, onder a luidt:

a. een beschrijving van het beleid inzake spoorwegveiligheid waarbij voortdurend wordt gestreefd naar verbetering van de spoorwegveiligheid.

Wij stellen voor om beide bepalingen te formuleren overeenkomstig artikel 4 lid 1 aanhef, onder a Spoorwegveiligheidsrichtlijn. (EU) 2016/798. Daarin is onder meer bepaald dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie moet worden gehandhaafd en waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd.

De woorden '*waar dat redelijkerwijs mogelijk is*' geven uitdrukking aan het feit dat het aan de betrokken spoorbedrijven is om te bepalen of en zo ja, in hoeverre, veiligheidsverbeteringen mogelijk en wenselijk zijn. Dit uitgangspunt komt ook terug in overweging 2 en artikel 3.2.1 van gedelegeerde verordening (EU) 2018/762 waarin de eisen voor veiligheidsbeheersystemen zijn geregeld. Deze Europese regelgeving is in lijn met het ALARP-principe¹ dat in de spoorwegbranche (en daarbuiten) als methode wordt gebruikt bij de beoordeling of veiligheidsmaatregelen moeten worden ingevoerd of niet.

Wij stellen daarom voor artikel 30, eerste lid, onder d als volgt te formuleren (*zie de gecursiveerde delen*):

d. procedures vaststelt en hanteert voor het nemen van corrigerende maatregelen bij afwijkingen en incidenten, alsmede voor het, voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend verbeteren van de spoorwegveiligheid met het oog op zich wijzigende omstandigheden en op grond van opgedane ervaringen;

Artikel 30, derde lid, onder a kan ongewijzigd blijven.

¹ As Low As Reasonably Practicable



Artikel 34. Wijziging Regeling indienststelling spoorvoertuigen

Hierna verwijzen wij uitsluitend naar de in de RIS te wijzigen bepalingen:

Tenaamstelling

Nu deze regeling niet alleen meer betrekking heeft op de toelatingseisen maar ook op het gebruik en onderhoud van spoorvoertuigen (§ 7a en § 8) stellen wij voor om de benaming te wijzigen in “Regeling indienststelling, gebruik en onderhoud van spoorvoertuigen.”

Artikel 25a. Voertuigregister

Vorig jaar heeft ILT uitgesproken het hier bedoelde voertuigregister niet met terugwerkende kracht te zullen gaan vullen met gegevens voor reeds bestaande en ingeschreven spoorvoertuigen. Kan NS nog steeds van deze uitspraak uitgaan? Zo ja, zou dit niet moeten worden opgenomen in de overgangsbepaling van artikel 37?

Artikel 26. Dicht bij de grens gelegen spoorweginfrastructuur

Dit artikel is ‘gereserveerd’ en niet ingevuld. NS verneemt graag wanneer dat zal gaan gebeuren en zo ja, wat de inhoud van dit artikel zal kunnen zijn. Grensbaanvakken zijn juridisch complex. Een goede en duidelijke regeling met betrekking tot grensbaanvakken is daarom belangrijk voor NS en haar partners die over deze trajecten rijden.

§ 7. Typegoedkeuring voor een spoorvoertuig

Artikel 27a, eerste lid.

Verordening 201/2011/EU waarnaar wordt verwezen zal op grond van artikel 24, vierde lid, van interoperabiliteitsrichtlijn 2016/797/EU binnen afzienbare tijd vervangen worden door een nieuwe verordening. Die wordt thans door de ERA voorbereid. Dit zou betekenen dat de nu voorliggende teksten opnieuw moeten worden aangepast.

Het is voor de gebruiker niet erg praktisch in deze regeling verwijzingen op te nemen naar op voorhand achterhaalde Europese verordening. Is het mogelijk om een dynamische verwijzing naar nieuwe regelgeving op te nemen in de tekst van deze regeling?

Artikel 28?

Een artikel 28 lijkt te ontbreken

§ 7a. Gebruik van een spoorvoertuig op de hoofdspoorweginfrastructuur

Artikel 28a

Uit dit artikel blijkt niet duidelijk welke – aanvullende – verplichtingen aan de spoorwegonderneming worden opgelegd. Dit artikel verwijst in het eerste en tweede lid kortweg naar artikel 26p, onderdeel c respectievelijk onderdeel d, van de gewijzigde Spoorwegwet en artikel 23 van de nieuwe regeling die op hun beurt weer kortweg verwijzen naar artikel 9, leden een tot en met vier van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en bijlage I van Verordening 2018/762/EU. Ook de toelichting die toch bedoeld is om (meer) duidelijkheid te geven, komt niet verder dan het verwijzen naar verwijzing naar verwijzing. Voor de justitiabele is het echter de vraag wat betekent dit nu concreet? Welke checks moet de spoorwegonderneming, behoudens de check op het infrastructuurregister en de toepasselijke TSI's, nog meer doen? Wij stellen voor de toelichting op dit artikel te verduidelijken.



Artikel 28b. Testritten

Wij stellen voor het tweede lid van dit artikel met de cursief weergegeven tekst te verduidelijken:

2. De beheerder kan naar aanleiding van de melding *als bedoeld in het eerste lid* in het belang van een veilig en ongestoord verkeer op de hoofdspoorweg aanwijzingen geven.

Hiermee is de bedoeling van de wetgever duidelijker dat deze melding uitsluitend betrekking heeft op het rijden van een testrit als bedoeld in het eerste lid. Deze verduidelijking is te meer wenselijk omdat overtreding van artikel 28b beboetbaar is gesteld op grond van artikel 28j.

In het vierde lid van dit artikel is het tweede woord 'beschikt' overbodig.

Artikel 28d. Uitbesteding van functies

In artikel 28 d lid 2 is de verplichting opgenomen tot het sluiten van een overeenkomst bij uitbesteding van onderhoudsfuncties. Dit lijkt gebaseerd op artikel 14 lid 3 van Richtlijn 2016/798/EU waarin gesproken wordt over "uitbesteden aan andere contractanten". Dit zou betekenen voor NSR als ECM dat er intra-concern overeenkomsten (SLA's) over (delen van) de functies 2, 3 en 4 met het onderhoudsbedrijf NedTrain gesloten moeten worden. Dat heeft niet onze voorkeur en de richtlijn verlangt dat ook niet. De wetgever geeft hier een verdergaande invulling aan dan nodig. Wij stellen daarom voor om een bepaling op te nemen waardoor een goede en veilige wijze van uitvoering van het onderhoud (uitbesteding) ook op andere wijze wordt geborgd dan door het sluiten van een overeenkomst. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door het opnemen van een vergelijkbaar systeem in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming en/of een kwaliteitsmanagementsysteem van het onderhoudsbedrijf. Bij de veiligheids certificering kan dan tegelijkertijd het ECM-schap getoetst worden.

Artikel 28e. Eisen erkenning natuurlijke personen dan wel rechtspersonen

Ook dit artikel is 'gereserveerd' en (nog?) niet ingevuld. Wij gaan er van uit dat dit te maken heeft met de toekomstige Europese eisen die (mogelijk) aan onderhoudsbedrijven gesteld kunnen gaan worden om onderhoud en schadeherstel aan spoorvoertuigen te mogen verrichten. Wij stellen voor om in de toelichting op dit artikel 28e informatie te verstrekken wat de achtergrond van deze toekomstige bepaling is, wat daarin geregeld zou moeten gaan worden en wat daarvan (vanuit Europa) de planning is.

Artikel 28f. Aanvraag ECM-certificaat

Uit de toelichting op dit artikel met een verwijzing naar artikel 14, vierde lid onder b en c, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (EU) 2016/798 volgt dat deze bepaling alleen betrekking heeft op de met het onderhoud belaste entiteiten van *goederenwagens* en dus niet ook op die van reizigersmaterieel en locomotieven. Deze bepaling ziet op uitwerking als bedoeld in artikel 36, vierde lid, Spoorwegwet (nieuw) maar zou geïnterpreteerd kunnen worden dat deze op alle soorten spoorvoertuigen betrekking heeft. Omdat dit niet de bedoeling kan zijn, adviseren wij artikel 28f en de toelichting daarop te verduidelijken in die zin dat helder is dat de eis van certificering van een ECM (vooralsnog) uitsluitend geldt voor *goederenwagens*.



Ons kenmerk 11349/AHA

Pagina 5/5

Tot slot

Voor het overige hebben we geen opmerkingen op deze regeling of de overige regelingen.

NS heeft er geen bezwaar tegen indien deze reactie openbaar wordt gemaakt.

Mocht U naar aanleiding van deze reactie nog vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u zich wenden tot ondergetekende (06 55743900).

Met vriendelijke groet,

A.W. Hagdorn
Bedrijfsjurist